Preußische Gesetzsammlung

Nr. 34.

(Nr. 10998.) Gesetz über die Ausführung des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg sowie über die Änderung der Landesgrenze gegen Hamburg. Vom 25. August 1909.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.,

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Der Preußische Staat hat für allen Schaden, der durch die Arbeiten und Anlagen entsteht, welche von ihm zur Ausführung des Staatsvertrags mit Hamburg vom 14. November 1908, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg, auf seinem Hoheitsgebiete vorgenommen werden, in demselben Umfang aufzukommen, in welchem er gemäß § 12 des Gesetzes vom 1. April 1905 (Gesetzsamml. S. 179) und den sonst geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftet.

§ 2.

Soweit auf Grund des Staatsvertrags preußische Beteiligte gegen den Preußischen Staat Schadensersatzansprüche erheben, die nicht im Enteignungsverfahren ihre Erledigung finden, entscheidet darüber auf deren Anrufen ein Schiedsgericht, in welches der Preußische Staat und die Beteiligten je zwei Mit-

Ausgegeben zu Berlin den 25. Oktober 1909.

glieder ernennen und in das als Obmann der für den Ort der belegenen Sache zuständige Landgerichtspräsident eintritt. Beim Anrufen des Schiedsgerichts hat der Kläger, vorbehaltlich der im § 1041 der Zivilprozeßordnung vom 30. Januar 1877 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichs-Gesetzbl. S. 410) getroffenen Bestimmungen, auf den Rechtsweg zu verzichten. Das Schiedsgericht hat auch über die Verpflichtung zur Tragung der Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens Entscheidung zu treffen.

Auf das schiedsrichterliche Verfahren finden die in §§ 1025 bis 1048 a. a. O. gegebenen Vorschriften Anwendung. Wird der Schiedsspruch in den im § 1041 bezeichneten Fällen aufgehoben, so hat die Entscheidung im ordentlichen Rechtswege zu erfolgen.

§ 3.

Brücken über die Seeschiffahrtsstraße nach Harburg im Zuge des Köhlbrandes und der Süderelbe dürfen nicht zugelassen werden.

§ 4.

Die Landesgrenze gegen die Freie und Hansestadt Hamburg wird im Landkreise Harburg nach den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 14. November 1908 verlegt.

§ 5.

Die im § 22 Abs. 1 dieses Vertrags aufgeführten Gebietsteile, welche bis zur Verlegung der Landesgrenze (§ 4) zum Königreiche Preußen gehörten, infolge dieser Verlegung aber an Hamburg fallen, werden an die Freie und Hansestadt Hamburg abgetreten.

§ 6.

Dagegen werden die bisher hamburgischen gemäß § 22 Abs. 2 des Staatsvertrags an Preußen übergehenden Gebietsteile mit der Preußischen Monarchie auf immer vereinigt und den angrenzenden preußischen Gemeinden in folgender Weise einverleibt: der Spadenlander Busch, der Große Stackort und die nördlich von Wilhelmsburg belegenen, im § 22 Abs. 2 unter d aufgeführten Streifen Landes werden mit der Landgemeinde Wilhelmsburg, Landkreis Harburg, Provinz Hannover, die Moorburger Weide wird mit dem Gutsbezirke Kattwyk ebendaselbst vereinigt.

Für diese Gebietsteile treten die in den vorgenannten preußischen Kommunalverbänden geltenden Landesgesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften in Kraft.

§ 7.

Die Restgemeinde Neuhof (§ 22 Abs. 1 unter a des Staatsvertrags) wird am Tage der Verkündung des Gesetzes mit der Landgemeinde Wilhelmsburg zu einer Landgemeinde vereinigt. Die bisherige Restgemeinde Neuhof bildet alsdann,

solange nicht auf dem regelmäßigen, durch die Gesetze vorgeschriebenen Wege eine Abänderung der kommunalen Verfassung der Landgemeinde Wilhelmsburg herbeigeführt ist, einen besonderen Bezirk der Gemeinde Wilhelmsburg.

§ 8.

Der Bezirk Neuhof wählt, unbeschadet der den größeren Grundbesitzern nach § 54 der Landgemeindeordnung zustehenden Rechte, in den Gemeinderat drei Vertreter.

Die Zahl der Mitglieder des Gemeinderats von Wilhelmsburg wird um drei erhöht.

§ 9.

In den ersten zehn Jahren nach der Eingemeindung werden Steuerpflichtige, welche am 1. April 1909 bereits in der bisherigen Gemeinde Neuhof gemeindesteuerpflichtig waren, in der Gemeinde Wilhelmsburg von ihrem Einkommen, von ihrem Grundvermögen (Grundstücke und Gebäude), das sie am 1. April 1909 in Neuhof besessen, und von den Gewerbebetrieben, die sie zu jenem Zeitpunkte dort betrieben haben, zur Gemeindeeinkommensteuer mit nicht mehr als 110 Prozent, zur Gemeinde-Grund-, -Gebäude- und -Gewerbesteuer mit nicht mehr als 160 Prozent Zuschlägen zu den staatlich veranlagten Steuersätzen herangezogen.

§ 10.

Die in Wilhelmsburg bestehenden Ortsstatute, Regulative und Polizeiverordnungen treten, soweit in diesen Bestimmungen anderes nicht vorgesehen ist, mit dem Tage der Eingemeindung auch im Bezirke Neuhof in Kraft.

In die bestehenden Einrichtungen zur Gasversorgung von Wilhelmsburg wird der Bezirk Neuhof nicht einbezogen.

§ 11.

Das Staatsministerium wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Wilhelmshöhe, den 25. August 1909.

(L. S.) **Wilhelm.**

v. Bethmann Hollweg. Beseler. v. Breitenbach. v. Arnim.
v. Moltke. v. Trott zu Solz.

(Nr. 10999.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg. Vom 14. November 1908.

Seine Majestät der König von Preußen und der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, von dem Wunsche geleitet, die Seeschiffahrt nach den Häfen von Hamburg, Altona und Harburg mittels einer durchgreifenden Verbesserung des Fahrwassers der Elbe von der Seevemündung abwärts zu fördern sowie den Ausbau der vorhandenen und die Einrichtung neuer Hafenanlagen Hamburgs durch den Austausch geeigneter Gebietsteile und die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen zu erleichtern, haben zum Zwecke einer Vereinbarung hierüber zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

den an Stelle des Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes mit der Vertretung Allerhöchstihres Ministers der auswärtigen Angelegenheiten betrauten Gesandten in Bukarest, Wirklichen Geheimen Rat Alfred von Kiderlen-Waechter;

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg:

den Bürgermeister William Henry O'Swald.

Die Bevollmächtigten haben unter Vorbehalt der Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen:

§ 1.

I. Stromregulierung von der Seevemündung bis Brunshausen (§§ 1 bis 6).

Die Elbe von der Seevemündung bis Brunshausen soll nach Maßgabe des nebst einem Übersichtsplane beigefügten Regulierungsentwurfs ausgebaut werden.

Anl. A.

§ 2.

Köhlbrand.

1. Die Verlegung des Köhlbrandes und die Herstellung des neuen Strombetts in der durch den Staatsvertrag vom 19. Dezember 1896 festgesetzten Tiefe (§ 2 des Regulierungsentwurfs) wird Hamburg alsbald nach dem Inkrafttreten dieses Vertrags vornehmen. Preußen hat das Recht, den Köhlbrand alsbald nach seiner Verlegung auf — 8,54 Meter N. N. (— 5,00 Meter H. N.)*) zu vertiefen und diese Tiefe dauernd zu erhalten.

2. Hamburg wird, falls es einen Tunnel zwischen seinen Hafenanlagen westlich und östlich des Köhlbrandes herstellt, die höchste Kante dieses Tunnels auf —14,54 Meter N. N. (—11,00 Meter H. N.) legen, so daß nach Beendigung des Tunnelbaues eine weitere Vertiefung des Köhlbrandes möglich ist. Sobald der Tunnel erbaut sein wird oder spätestens nach Ablauf von 24 Jahren seit

*) N. N. = Normal-Null, H. N. = Hamburger Null.

dem Inkrafttreten dieses Vertrags, falls der Bau bis dahin noch nicht vollendet ist, steht Preußen die weitere Vertiefung des Köhlbrandes über das im Abs. 1 angegebene Maß von —8,54 Meter N. N. (—5,00 Meter H. N.) frei, wenn und soweit in der Norderelbe von km 626,2 bis zur Einfahrt in die Kuhwärderhäfen (zur Zeit km 624,5) eine größere für die Seeschiffahrt benutzbare Tiefe entsteht oder künstlich hergestellt wird.

§ 3.

Bunthäuser Spitze. Verteilung des Ebbewassers.

1. Die Verlängerung des Trennungswerkes bei Bunthaus wird Hamburg ausführen.

2. Das Ebbewasser soll zwischen Süderelbe und Norderelbe grundsätzlich zu gleichen Teilen verteilt werden. Über die zur Erreichung dieses Zweckes im einzelnen zu ergreifenden Maßnahmen trifft § 3 Abs. 2 des Regulierungsentwurfs Bestimmung.

3. Ergibt sich, daß durch diese Maßnahmen die gleiche Verteilung des Ebbewassers auf beide Arme nicht erreicht wird, so sind anderweitige Vereinbarungen zwischen den beiderseitigen Regierungen zu treffen. Bleiben die auf solche Vereinbarungen gerichteten Verhandlungen innerhalb eines Jahres ohne Erfolg, so entscheidet auf Verlangen eines der beiden Staaten das im § 41 Abs. 2 vorgesehene technische Schiedsgericht über die innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu ergreifenden baulichen Maßnahmen. Falls über die Verteilung der Kosten für letztere Maßnahmen kein Einvernehmen erzielt wird, entscheidet auch hierüber das technische Schiedsgericht.

§ 4.

Nebenarme.

1. Die sturmflutfreie Schließung des Maakenfleths, Mühlenfleths und Köhlfleths (§ 4 Abs. 1 des Regulierungsentwurfs) wird Hamburg vornehmen.

2. Das Recht, die Alte Süderelbe durch ein Sperrwerk mit eingelegter Schiffahrtsschleuse zu schließen (§ 4 Abs. 2 des Regulierungsentwurfs), steht Preußen zu. Die Bestimmung der Stelle, an welcher das Sperrwerk errichtet werden soll, erfolgt, soweit etwa hamburgisches Gebiet dabei in Frage kommt, durch Verständigung zwischen den beiderseitigen Regierungen. Den Bau je einer beweglichen Brücke über die Alte Süderelbe und über die Schiffahrtsstraße „Aue" im Zuge der Überführung der Eisenbahnstrecke Harburg-Altenwärder-Waltershof-Finkenwärder (§ 4 Abs. 2 des Regulierungsentwurfs) übernimmt Hamburg.

3. Hamburg ist berechtigt, die Alte Süderelbe nach ihrer Schließung in der im § 4 Abs. 3 des Regulierungsentwurfs vorgesehenen Weise bei Ellerholz zu verlegen.

4. Preußen steht das Recht zu, die Alte Süderelbe bei ihrer Ausmündung in die Unterelbe zu verlegen (§ 4 Abs. 4 des Regulierungsentwurfs). Nimmt Hamburg den Bau des Leitdamms (§ 5 dieses Vertrags) oder den Ausbau der südlichen Regulierungslinie unterhalb Finkenwärder (km 632 bis km 635)

in Angriff, bevor Preußen die Verlegung ausführt, so wird Hamburg bei Ausführung jener Bauten die auf dem Übersichtsplane mit i k bezeichnete Strecke der künftigen Ausmündung der Alten Süderelbe herstellen und an die Nebenschiffahrtsstraße (§ 5 Abs. 1 dieses Vertrags) anschließen. Die beiderseitigen Ufer sind hierbei in Mittelwasserhöhe auszubauen.

§ 5.

Leitdamm.

1. Hamburg erhält das Recht, vor dem linken Ufer der Unterelbe zwischen km 635 und km 643,5 einen Leitdamm zu erbauen, und ist, falls es von diesem Rechte Gebrauch macht, verpflichtet, den Damm dauernd zu erhalten und südlich des Dammes die vorhandene Wasserstraße als Nebenschiffahrtsstraße mit den im § 5 Abs. 1 und 2 des Regulierungsentwurfs erwähnten Zugängen und Durchfahrten auszubauen und zu erhalten.

2. Preußen ist berechtigt, auf der angegebenen Strecke die Fläche zwischen dem linken Ufer der Unterelbe und der in dem Übersichtsplane rot eingetragenen Regulierungslinie ganz oder teilweise zu Hafenanlagen auszubauen und diese Anlagen an ihm geeignet erscheinenden Stellen an das südliche Ufer anzuschließen. Falls Hamburg zu der Zeit, zu welcher Preußen von diesem Rechte Gebrauch macht, den im Abs. 1 erwähnten Leitdamm bereits ausgeführt hat, fällt die Verpflichtung Hamburgs zur Unterhaltung der Nebenschiffahrtsstraße fort. Preußen ist in diesem Falle berechtigt, die von Hamburg angelegten Grundschwellen (§ 5 Abs. 3 des Regulierungsentwurfs) zu beseitigen. Soweit sich die erwähnten Hafenanlagen erstrecken, geht die Verpflichtung zur dauernden Erhaltung des Leitdamms mit der Maßgabe auf Preußen über, daß der Leitdamm ganz oder streckenweise durch Kaimauern oder sonstige Ufereinfassungen ersetzt werden darf. Die Stromseite derartiger Ufereinfassungen darf bis zu 70 Meter hinter die Regulierungslinie nach Süden hin zurückgesetzt werden.

3. Die Wasserfläche an der nördlichen Stromseite des Leitdamms oder der Hafenanlagen ist, soweit sie zu Liegestellen für Schiffe dienen soll, durch Dalben zu begrenzen. Die Dalben dürfen nicht um mehr als 30 Meter über die in dem Übersichtsplane rot eingetragene Regulierungslinie vortreten. Die Außenseite der Dalben darf nicht mit Schiffen belegt werden. Für die Art der Ausführung von Hafenanlagen auf der Südseite der Regulierungslinie gilt nur die Einschränkung, daß zwei Drittel der zwischen ihr und dem südlichen Elbufer jetzt vorhandenen Wasserflächen erhalten bleiben müssen.

§ 6.

Einstweiliger Umfang der Regulierungsarbeiten.

1. Die im § 1 bezeichnete Regulierung soll zunächst nur in folgendem Umfang ausgeführt werden:

a) Hamburg verlegt den Köhlbrand unter Schließung der Nebenarme nach Maßgabe der §§ 2 und 4 Abs. 1 des Regulierungsentwurfs. Preußen kann auf der verlegten Strecke sofort eine Tiefe bis zu

—8,54 Meter N. N. (—5,00 Meter H. N.) herstellen und unterhalten bei einer Sohlenbreite bis zu 100 Meter in der Mündungskurve des Köhlbrandes und bis zu 80 Meter weiter aufwärts. Zu der weiteren Vertiefung des Köhlbrandes ist Preußen unter den Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 dieses Vertrags mit der Maßgabe befugt, daß die jeweilige Sohlenbreite die vorstehenden Abmessungen nicht überschreitet. Preußen ist ferner berechtigt, in denselben Baujahren, in welchen die obere Süderelbe von der Bunthäuser Spitze bis km 611,5 eingeschränkt und das Trennungswerk an der Bunthäuser Spitze in Mittelwasserhöhe ausgeführt wird [siehe unter b dieses Absatzes], den bestehenden Köhlbrandlauf bis zu einer Sohlenbreite von 100 Meter und bis zu einer Tiefe von —6,54 Meter N. N. (—3,00 Meter H. N.) auszubaggern.

b) Das Trennungswerk bei Bunthaus wird bis zur Eröffnung der neuen Köhlbrandmündung um 400 Meter in Mittelwasserhöhe verlängert. Die ersten 200 Meter des verlängerten Werkes werden gleichzeitig in sturmflutfreier Höhe mit steilem Kopfe (Neigung 1 : 4) ausgebaut. Nach Verlegung und Vertiefung des Köhlbrandes sollen alsbald die im § 3 Abs. 2 des Regulierungsentwurfs erwähnten Wassermengenmessungen bei Bunthaus vorgenommen werden. Wenn diese Messungen ergeben, daß der Norderelbe weniger als 50 Prozent der Ebbewassermenge zugeführt werden, so ist Hamburg berechtigt, auch die weiteren 200 Meter nach Maßgabe des Regulierungsentwurfs auszubauen. Ergeben die Messungen, daß der Norderelbe mehr als 55 Prozent der Ebbewassermenge zufließen, so finden die im § 3 Abs. 2a des Regulierungsentwurfs angeführten Maßregeln Anwendung. Ebenso werden die im § 3 Abs. 2b des Regulierungsentwurfs vorgesehenen Maßregeln angewendet, wenn trotz der Verlängerung des Trennungswerkes um 400 Meter der Norderelbe weniger als 50 Prozent der Ebbewassermenge zugeführt werden.

c) Hinsichtlich der Linienführung der im § 3 Abs. 3 des Regulierungsentwurfs vorgesehenen Deiche wird eine Verständigung vorbehalten. Nachdem diese Verständigung erzielt ist, sollen die Deiche — mit Ausnahme desjenigen vor der Seevemündung — binnen zwei Jahren hergestellt werden. Ob und wann eine Deichanlage vor der Seevemündung zwischen Gr. Rosenweide und Over ausgeführt werden soll, unterliegt der Entschließung der zuständigen preußischen Minister.

d) Die in den §§ 6 und 8 des Regulierungsentwurfs angegebenen Regulierungslinien und Strombreiten bleiben maßgebend. In der Süderelbe sind sie alsbald nach dem Inkrafttreten des Vertrags auszuführen. Baggerungen zur Schaffung größerer Tiefen, als zur Zeit vorhanden, sollen in der oberen Norderelbe (oberhalb km 615) nicht ausgeführt werden. In der oberen Süderelbe (oberhalb km 615)

sollen Baggerungen sich auf die Herstellung und Erhaltung der Tiefe von 3 Meter unter Mittelniedrigwasser beschränken. Die Bestimmungen des § 1 des Staatsvertrags vom 19. Dezember 1896 bleiben so lange in Geltung, bis die nach dem Regulierungsentwurfe geplanten Regulierungsarbeiten in vollem Umfang ausgeführt werden. Hamburg hat unterhalb km 615 in der Norderelbe unbeschränkte Baggerfreiheit. Preußen hat in der Süderelbe von km 615 bis km 621,2 auf eine Sohlenbreite von 80 Meter ebenfalls unbeschränkte Baggerfreiheit. In der Süderelbe darf die Rinne zwischen km 615,7 und km 617,7 innerhalb der Regulierungslinien so weit verbreitert werden, als es die Fahrt der in die Harburger Häfen einlaufenden oder diese verlassenden Seeschiffe erfordert.

e) Der Leitdamm und der Faschinendamm in der Unterelbe (§ 5 des Regulierungsentwurfs) nebst der Anschüttung zwischen beiden sowie die neuen Uferstrecken der Ausmündung der Alten Süderelbe werden, solange dieser Stromarm nicht sturmflutfrei geschlossen ist, nur in Niedrigwasserhöhe ausgeführt. Auch in diesem Falle ist die im § 5 Abs. 1 vorgesehene Nebenschiffahrtsstraße nebst Zugängen und Durchfahrten auszubauen und zu erhalten.

2. Die im Abs. 1 bezeichneten Arbeiten werden in nachstehender Reihenfolge ausgeführt:

von Preußen	von Hamburg
1. und 2. Baujahr: Ausbaggerung des jetzigen Köhlbrandes innerhalb der im Abs. 1a vorgesehenen Abmessungen; hierbei darf im ersten Baujahr eine Sohlenbreite von 80 Meter und eine Tiefe von — 5,74 Meter N. N. (— 2,20 Meter H. N.) nicht überschritten werden. Einschränkung der Breite der oberen Süderelbe von km 609,65 bis km 611,5.	1. und 2. Baujahr: Verlängerung des Trennungswerkes bei Bunthaus.
3. und 4. Baujahr: Fortsetzung der Einschränkung der Breite der oberen Süderelbe bis km 614,5. Vertiefung der neuen Köhlbrandmündung von — 4,54 Meter N. N. (— 1,00 Meter H. N.) bis — 8,54 Meter N. N. (— 5,00 Meter H. N.).	1. bis 3. Baujahr: Sturmflutfreie Schließung der Nebenarme Maakenfleth, Mühlenfleth und Köhlfleth. Verlegung des Köhlbrandes. Schließung der alten Köhlbrandmündung. 4. Baujahr: Profilerweiterung bei Waltershof.

3. Vor Beginn der Schließung der jetzigen Köhlbrandmündung darf Preußen in der neuen Mündung eine Schiffahrtsrinne von 80 Meter Sohlenbreite und einer Tiefe von — 5,74 Meter N. N. (— 2,20 Meter H. N.) herstellen.

4. Soweit nicht in diesem Vertrage besondere Bestimmungen getroffen sind, ist jeder der beiden Staaten hinsichtlich der Reihenfolge der Arbeiten keiner Beschränkung unterworfen.

5. Über den Zeitpunkt, zu welchem mit den weiteren, über den im Abs. 1 festgesetzten Umfang hinausgehenden Regulierungsarbeiten begonnen werden soll, werden sich die beiderseitigen Regierungen verständigen.

§ 7.

II. Die Unterelbe von Brunshausen bis zur See.

1. Auf der Strecke von Brunshausen bis zur See bilden die dort vorhandenen oder noch herzustellenden Richtfeuerlinien die Mitte des tiefen Fahrwassers von 400 Meter Breite. Über etwaige Abänderungen der Richtfeuerlinien findet eine Verständigung unter den beiderseitigen Regierungen statt.

2. Die zur Herstellung und Erhaltung des tiefen Fahrwassers auszuführenden Baggerungen (§ 13) dürfen nicht näher als 30 Meter an den in der Höhe der festgesetzten Sohlentiefe des Strombetts liegenden Fuß der Böschungen, der Stromwerke oder der vorhandenen Uferschutzwerke herangeführt werden.

§ 8.

III. Verteilung der Kosten.

Oberelbe.

1. Die Vertiefung der Oberelbe erfolgt erstmalig durch Hamburg und auf seine Kosten. Die Erhaltung der hergestellten Stromrinne durch Baggerung führt, soweit nicht etwas anderes vereinbart wird, in dem einen Kalenderjahre Preußen, in dem anderen Hamburg aus. Die Kosten dieser Baggerungen fallen beiden Staaten zu gleichen Teilen zur Last. Hamburg trägt die Kosten der Veränderungen des Trennungswerkes bei Bunthaus. Im übrigen trägt in der Oberelbe jeder der beiden Staaten auf seinem Hoheitsgebiete die Kosten der Uferbauwerke, abgesehen von den Unterhaltungskosten auf einer Strecke vor dem Hannoverschen Haken (a b des Übersichtsplans), welche nach § 15 des Staatsvertrags vom 24. Juni 1868 Hamburg zur Last fallen. Die Kosten der etwaigen Uferverlegungen (§ 3 Abs. 2a des Regulierungsentwurfs) sowie die Kosten der vorgesehenen Deichbauten trägt auf dem rechten Ufer Hamburg, auf dem linken Preußen.

Norderelbe und Süderelbe.

2. Die Neubau- und Unterhaltungskosten für die Uferwerke in der Süderelbe, ausschließlich des im vorigen Absatz erwähnten Trennungswerkes (Strecke c e des Übersichtsplans), und die Kosten der Baggerungen in der Süderelbe trägt, soweit sie durch die im § 6 Abs. 1 festgesetzten Arbeiten entstehen, Preußen, diejenigen in der Norderelbe Hamburg.

Köhlbrand.

3. Zu den Kosten der im § 6 Abs. 1a dieses Vertrags erwähnten Verlegung des Köhlbrandes, der Herstellung des neuen Strombetts in der bisherigen Tiefe von — 4,54 Meter N. N. (— 1,00 Meter H. N.) sowie der von Hamburg auszuführenden Sicherung der Ufer bei Herstellung einer größeren Tiefe

leistet Preußen einen Beitrag von 2 200 000 Mark, der vom ersten Baujahr ab in zwei Jahresraten von einer Million und 1,2 Millionen Mark jedesmal am 1. Juli an die Hauptstaatskasse in Hamburg gezahlt wird. Die Baggerungen zur Vertiefung des Köhlbrandes über das vorbezeichnete Maß hinaus sowie zur Erhaltung der jeweilig hergestellten Fahrwassertiefen erfolgen durch Preußen auf seine Kosten. Die Unterhaltungskosten für die Uferwerke des Köhlbrandes trägt jeder der beiden Staaten auf seinem Hoheitsgebiete.

Nebenarme.

4. Hamburg trägt die Kosten der Schließung des Maakenfleths, Mühlenfleths und Köhlfleths. Falls Preußen von seinem Rechte zur Schließung der Alten Süderelbe Gebrauch macht, fallen ihm die Kosten, einschließlich derjenigen der Schleuse, zur Last. Die Kosten der Verlegung der Alten Süderelbe bei Ellerholz trägt Hamburg; die Unterhaltung der Uferwerke auf der neuen Strecke übernimmt jeder der beiden Staaten auf seinem Hoheitsgebiete, die Erhaltung der entwurfsmäßigen Tiefe durch Baggerung erfolgt auf gemeinschaftliche Kosten.

Unterelbe.

5. Hamburg trägt die Neubau- und Unterhaltungskosten der von ihm an der Unterelbe auf Grund dieses Vertrags auszuführenden Strom- und Uferwerke, einschließlich des Leitdamms und des Faschinendamms, ferner die Kosten der südlich des Leitdamms vorgesehenen Nebenschiffahrtsstraße nebst Zugängen und Durchfahrten sowie der nach diesem Vertrag und dem Regulierungsentwurf in der Unterelbe vorzunehmenden Baggerungen. Die Kosten der Arbeiten zur Verlegung der Ausmündung der Alten Süderelbe in die Unterelbe sind von demjenigen der beiden Staaten zu tragen, der diese Arbeiten nach Maßgabe der Bestimmungen im § 4 Abs. 4 dieses Vertrags ausführt. Hamburg übernimmt die Unterhaltung der auf dem rechten Elbufer von km 648 bis km 653 sowie auf dem linken Elbufer von km 643,8 bis km 647 vorhandenen Buhnen (Stacke). Die Kosten des Schutzes des rechten Elbufers unterhalb des Westendes des Neumühlener Kais (km 626,5) fallen auf einer Strecke von einem Kilometer beiden Staaten gemeinschaftlich zur Last.

Später auszuführende Arbeiten.

6. Die Verteilung der Kosten derjenigen Arbeiten, über welche in diesem Paragraphen nicht Bestimmung getroffen ist, bleibt der späteren Verständigung zwischen den beiden vertragschließenden Staaten vorbehalten.

§ 9.

IV. Altonaer Hafen.

Hafenerweiterung.

1. Hamburg erklärt sich damit einverstanden, daß der Altonaer Hafen von dem jetzigen Westende des Altonaer Leitdamms ab nach Westen bis zur Altonaer Stadtgrenze unter den folgenden Bestimmungen erweitert wird:

a) die südliche Begrenzung der Hafenverlängerung hat nach Maßgabe der in dem Übersichtsplan und dem anliegenden Einzelplan eingetragenen Dalbenlinie *l* m zu erfolgen;

b) südwärts über die Linie *l* m hinaus dürfen Dalben, Landungsanlagen und sonstige Hafenwerke oder Teile derselben ohne Zustimmung Hamburgs nicht vortreten;

c) die Südseite der an der Linie *l* m errichteten Dalben darf als Liegeplatz für Schiffe nicht benutzt werden, vielmehr ist das Fahrwasser an der Stromseite ungeschmälert für die Schiffahrt zu erhalten;

d) der Stadt Altona steht es frei, nördlich von der Linie *l* m in 70 bis 80 Meter Abstand eine Kaimauer zu errichten. An der westlichen Altonaer Stadtgrenze muß die Kaimauer in die dann von n o nach n p zu verlegende Regulierungslinie tangential übergeführt werden.

Beseitigung des Querdamms am Ostende des Hafens.

2. Der Stadt Altona steht es frei, den vorhandenen Querdamm am Ostende des Hafens bis zur Tiefe von — 5,54 Meter N. N. (— 2,00 Meter H. N.) zu beseitigen und, falls sich nach der Beseitigung Nachteile für den Altonaer Hafen herausstellen sollten, den Querdamm wieder herzustellen. Die Kosten für die Beseitigung und die etwaige Wiederherstellung des Querdamms trägt die Stadt Altona.

Kaimäßiger Ausbau der Innenböschung des Leitdamms.

3. Die Stadt Altona erhält das Recht, die innere Böschung des Leitdamms zu erhöhen und kaimäßig auszubauen; die Bauausführung hat auf Grund eines zwischen der hamburgischen und der Altonaer Bauverwaltung zu vereinbarenden Bauentwurfs und Bauprogramms, unter Berücksichtigung der für die Sicherheit des übrigen Teiles des Leitdamms festzustellenden Maßregeln zu erfolgen. Voraussetzung hierfür ist, daß die Stadt Altona sich verpflichtet, für jeden während der Bauausführung dem Leitdamme zugefügten Schaden aufzukommen und die im Laufe der Ausführung von der hamburgischen Bauverwaltung zum Schutze des Dammes etwa noch als erforderlich erachteten Anordnungen herbeizuführen.

Abfindung für etwaige Nachteile.

4. Hamburg zahlt an die Stadt Altona als einmalige Abfindung für alle Ansprüche auf Entschädigung für vermehrte Hafenbaggerungen und alle sonstigen Nachteile, die aus den von Hamburg in oder an der Elbe ausgeführten oder nach diesem Vertrage noch auszuführenden Arbeiten hergeleitet werden könnten, einen Betrag von 300 000 Mark.

§ 10.

V. Maßnahmen zum Schutze der Landeskultur und Fischerei (§§ 10 bis 12) Uferschutz.

1. Hamburg wird, vorbehaltlich der Bestimmung im § 8 Abs. 5 letzter Satz, das rechte Ufer von der jeweiligen Westgrenze des Altonaer Hafens bis zum Leuchtturm auf Juels Sand, soweit dies nicht schon geschehen ist, sowie das linke Ufer von Somflether Wisch bis Mojenhörn durch Buhnen gegen Abbruch schützen.

2. Auf dem rechten Ufer von der jeweiligen Westgrenze des Altonaer Hafens bis Schulau werden, soweit dazu ein Bedürfnis vorliegt, die Buhnen in der hochwasserfreien Baufluchtlinie durch ein aus Steinschüttung bestehendes Parallelwerk verbunden, dessen Krone auf 0,50 Meter über Mittelhochwasser liegt. Über das Vorhandensein eines solchen Bedürfnisses wird in dem in den §§ 16 und 18 geordneten Verfahren entschieden.

3. Die Anlieger sind berechtigt, das Parallelwerk im Interesse weiteren Uferschutzes nach Belieben zu erhöhen.

§ 11.

Nebenflüsse.

1. Wenn sich die zur Unterhaltung der Ufer oder Deiche an der Este, Lühe und Schwinge Verpflichteten zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenschließen oder solchen bereits bestehenden Verbänden anschließen und wenn diese Verbände Hamburg gegen alle Ansprüche klaglos stellen, welche aus der Senkung des Ebbespiegels infolge aller zukünftigen Austiefungen der Unterelbe wegen erschwerter Unterhaltung der Ufer und Deiche an diesen Flüssen hergeleitet werden könnten, so wird Hamburg dem Preußischen Staate für diese Verbände eine einmalige Abfindung von 530 000 Mark zur Verfügung stellen.

2. Wird die Klaglosstellung Hamburgs durch die Bildung von Verbänden nicht übernommen, so gelten auch für die im Abs. 1 angegebenen Schadensersatzansprüche die Bestimmungen des § 18 dieses Vertrags.

§ 12.

Fischerei.

Entschädigungsansprüche, die infolge der in diesem Vertrage vereinbarten Regulierungsarbeiten von Fischereiberechtigten etwa erhoben werden sollten, werden in der Norder- und Unterelbe und im Köhlbrande von Hamburg, in der Süderelbe von Preußen erledigt. Die in der Oberelbe bis zur Bunthäuser Spitze sowie in der Alten Süderelbe und von deren Ausmündung ab auf dem linken Ufer der Unterelbe bis Stoltenhörn abwärts etwa in Frage kommenden Entschädigungen werden von beiden Staaten zu gleichen Teilen getragen. Die Verhandlungen mit den Beteiligten führt in diesen letzteren Fällen jeder der beiden Staaten auf seinem Hoheitsgebiete nach vorgängiger Verständigung mit dem anderen Staate über die dabei zu beobachtenden Grundsätze.

§ 13.

VI. Allgemeine Bestimmungen (§§ 13 bis 21).

Tiefe der Unterelbe.

Hamburg ist befugt, auf der Unterelbe die Sohle des Strombetts den fortschreitenden Anforderungen der Seeschiffahrt entsprechend zu vertiefen. Über die jeweilig herzustellende Tiefe findet eine Verständigung zwischen den beiderseitigen Regierungen statt.

§ 14.

Regulierungslinien. Fährverbindungen.

1. Jeder der beiden Staaten hat das Recht, auf seinem Hoheitsgebiete die im § 6 des Regulierungsentwurfs bezeichneten Regulierungslinien durch Ufereinfassungen (Kaimauern, Bollwerke, Vorsetzen usw.) auszubauen, die bis über Sturmfluthöhe hinausgehen dürfen. Ebenso kann jeder der beiden Staaten an der Oberelbe, Norderelbe, Süderelbe mit dem Köhlbrand und Unterelbe auf seinem Hoheitsgebiet Einschnitte in diese Regulierungslinien für Hafeneinfahrten und Anlandestellen herstellen, Hafenanlagen und stromlose Kanäle hinter diesen Regulierungslinien ausbauen sowie Fährverbindungen zwischen den benachbarten und den einander gegenüberliegenden Ufern einrichten und betreiben. Dieses Recht kann auch auf Gemeinden oder andere Interessenten übertragen werden.

2. Im Köhlbrand und in der Unterelbe, mit Ausnahme des rechten Ufers innerhalb des Stadtgebiets von Altona (s. § 9 Abs. 1), dürfen Dalben und schwimmende Wellenbrecher nur um 30 Meter von der Regulierungslinie gerechnet in den Strom vorgeschoben werden. An den übrigen Uferstrecken bestehen in dieser Beziehung keine Beschränkungen.

3. Die Landungsanlagen oder Teile derselben sollen die Flucht der Ufereinfassungen nicht überschreiten. Wo Ufereinfassungen nicht vorhanden sind, dürfen die Landungsanlagen nicht mehr als 30 Meter über die Regulierungslinien vortreten. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie durch ungenügende Schiffahrtstiefe bedingt werden. Alsdann findet in jedem einzelnen Falle eine Verständigung unter den zuständigen Behörden beider Teile statt.

4. Bei Eisenbahnfähren dürfen weder die Landungsanlagen selbst noch die daranliegenden Fährschiffe über die Regulierungslinie vortreten.

5. Die Benutzung des Köhlbrandes als Ankerplatz soll nicht ohne vorgängige Verständigung unter den zuständigen Behörden beider Teile stattfinden.

§ 15.

Strominventar.

1. Binnen zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Vertrags ist der gegenwärtige Zustand an und in der Elbe sowie an und in den Neben- und Zuflüssen, welche von den Regulierungsarbeiten beeinflußt werden, auf der Strecke von Geesthacht bis Brunshausen, soweit dies nicht bereits geschehen ist, durch Aufnahme eines Strominventars gemeinsam festzulegen. In das Inventar sind nach einem zwischen den beiden Regierungen zu vereinbarenden Plane die Wasserstände, welche in dem Strome, seinen Neben- und Zuflüssen in den letzten Jahren beobachtet worden sind, aufzunehmen. Für die Unterelbe stellt Hamburg das Inventar auf und trägt die Kosten, abgesehen von den durch eine etwaige Beteiligung preußischer Beamten entstehenden persönlichen Kosten. Im übrigen stellt jeder der beiden Staaten das Inventar für sein Hoheitsgebiet auf seine Kosten auf.

2. Jeder der beiden Staaten wird das von ihm aufgestellte Inventar im Einvernehmen mit dem anderen Staate fortführen.

§ 16.

Mitteilung der Einzelentwürfe

1. Jeder der beiden Staaten wird für die von ihm auf Grund dieses Vertrags und des anliegenden Regulierungsentwurfs auszuführenden Arbeiten Einzelentwürfe aufstellen lassen und der Regierung des anderen Staates zur Prüfung mitteilen, soweit durch die Arbeiten das Hoheitsgebiet dieses Staates beeinflußt wird. Über die Einzelheiten dieser Entwürfe soll eine Verständigung zwischen den beiden Regierungen, sofern eine solche nicht bereits stattgefunden hat, herbeigeführt werden.

2. Die Entwürfe (Abs. 1) unterliegen der Prüfung und landespolizeilichen Feststellung nach den gesetzlichen Vorschriften desjenigen Staates, in welchem sie zur Ausführung gelangen sollen.

§ 17.

Ausführung der Arbeiten.

1. Jeder der beiden Staaten tritt für die von ihm auf dem Hoheitsgebiete des anderen auszuführenden oder auf dessen Hoheitsgebiet einwirkenden Arbeiten in alle Rechte und Pflichten ein, welche nach dem in diesem Staate geltenden Rechte dem Unternehmer zufallen.

2. Für die Entziehung und Beschränkung des von den Arbeiten des einen Staates innerhalb des Hoheitsgebiets des anderen berührten Grundeigentums wird das Enteignungsrecht zu Gunsten des ausführenden Staates erwirkt werden.

§ 18.

Ausgleichung von Nachteilen.

1. Jeder der beiden Staaten hat für allen Schaden, der durch seine Arbeiten und Anlagen auf dem Hoheitsgebiete des anderen entsteht, in demselben Umfang aufzukommen, wie es dem Preußischen Staate als Unternehmer gemäß § 12 des preußischen Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom 1. April 1905 (Preuß. Gesetzsamml. S. 179) und nach den sonst geltenden gesetzlichen Bestimmungen obliegen würde.

2. Falls nach der Planfeststellung oder der Fertigstellung der Bauten Nachteile hervortreten, welche durch die ausgeführten Arbeiten und Anlagen verursacht worden sind, ist der ausführende Staat verpflichtet, den zu ihrer Beseitigung von den zuständigen Landesbehörden getroffenen Anordnungen nachzukommen und die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Die daneben entstehenden privatrechtlichen Entschädigungsansprüche werden hierdurch nicht berührt.

3. Insoweit auf Grund dieses Vertrags für die durch Arbeiten oder Anlagen der erwähnten Art verursachten Nachteile eine endgültige Abfindung der davon Betroffenen seitens des ausführenden Staates erfolgt, ist dieser Staat von jeder weiteren Leistung befreit.

§ 19.

Schiedsgericht.

1. Soweit nach § 18 Flußanlieger und sonstige Beteiligte Schadensersatzansprüche erheben können, die nicht im Enteignungsverfahren oder durch diesen Vertrag Erledigung gefunden haben, entscheidet darüber auf deren Anrufen ein Schiedsgericht, in welches Preußen und Hamburg je zwei Mitglieder ernennen, während als Obmann ein Landgerichtspräsident eintritt, welcher von demjenigen Staate bezeichnet wird, in dessen Hoheitsgebiete das geschädigte Grundstück belegen ist. Beim Anrufen des Schiedsgerichts hat der Kläger, vorbehaltlich der im § 1041 der Zivilprozeßordnung vom 30. Januar 1877 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichs-Gesetzbl. S. 410) getroffenen Bestimmungen, auf den Rechtsweg zu verzichten. Das Schiedsgericht hat auch über die Verpflichtung zur Tragung der Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens Entscheidung zu treffen.

2. Auf das schiedsrichterliche Verfahren finden die in §§ 1025 bis 1048 a. a. O. gegebenen Vorschriften Anwendung. Wird der Schiedsspruch in den im § 1041 bezeichneten Fällen aufgehoben, so hat die Entscheidung im ordentlichen Rechtswege zu erfolgen.

§ 20.

Vorlandsflächen. Anlandungen.

1. Preußen wird Hamburg zur Unterbringung der bei seinen Baggerungen in der Unterelbe gewonnenen Bodenmassen Vorlandsflächen, welche durch die Buhnenbauten Hamburgs entstanden sind, sowie geeignete Wasserflächen zur Verfügung stellen, soweit solche Flächen nach dem Ermessen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten für preußische Zwecke entbehrlich sind.

2. Auf die durch die Aufhöhung weiter ausgebildeten Vorlandsflächen, ebenso wie auf alle infolge von Regulierungsarbeiten Hamburgs auf preußischem Hoheitsgebiet entstehenden Anlandungen finden die Vorschriften des preußischen Gesetzes, betreffend die Befugnisse der Strombauverwaltung gegenüber den Uferbesitzern an öffentlichen Flüssen, vom 20. August 1883 (Preuß. Gesetzsamml. S. 333) mit der Maßgabe Anwendung, daß bei den Aufhöhungsflächen an der Unterelbe der Wert der Anlandungen bis zum Betrage der durch die Deckwerke auf den neuen Ufern erwachsenen Kosten zu erstatten ist. Die hiernach gegebenenfalls von den Anliegern zu erstattenden Beträge werden von dem zuständigen preußischen Regierungspräsidenten festgesetzt und nach Mitteilung an den Senat von Hamburg an die hamburgische Staatskasse abgeführt.

3. Soweit zur Ablagerung des Baggerbodens Wasserflächen verwendet werden, die nicht zu den Vorlandsflächen im Sinne des vorigen Absatzes zu rechnen sind, gehen die durch die Anschüttungen entstehenden Landflächen in das Eigentum des Preußischen Staates über.

§ 21.

Schauungen.

1. Jeder der beiden Staaten hat das Recht, durch seine Beamten darüber wachen zu lassen, daß die nach diesem Vertrage dem anderen Staate zufallenden Neubau- und Unterhaltungsarbeiten entsprechend den getroffenen Vereinbarungen ausgeführt werden. Zu diesem Zwecke haben die zuständigen Baubehörden einander gegenseitig den Beginn der Neubauarbeiten sowie der größeren Unterhaltungsarbeiten, namentlich der Baggerungen, rechtzeitig vorher anzuzeigen.

2. Durch beiderseits zu bezeichnende Beamten sind die Neubau- und Unterhaltungsarbeiten in regelmäßigen Zwischenräumen gemeinsam zu besichtigen.

§ 22.

VII. Gebietsabtretung und Grenzregulierung (§§ 22 bis 28).

1. Preußen tritt an Hamburg folgende, in dem Übersichtsplane mit roter Farbe bezeichneten Flächen mit voller Staatshoheit ab, nämlich:

a) von dem preußischen Gemeindebezirke Neuhof eine Fläche von etwa 88 Hektar, deren Grenzen im Felde bereits bezeichnet, aufgemessen und im preußischen Kataster nachgewiesen sind;

b) an der Alten Süderelbe westlich von Finkenwärder gegenüber Blankenese eine Fläche von etwa 27 Hektar, die abzugrenzen ist, wie es im Übersichtsplan angegeben ist;

c) von dem preußischen Gemeindebezirke Wilhelmsburg mehrere kleine Flächen von zusammen etwa 9 Hektar zur Regulierung der preußisch-hamburgischen Landesgrenze durch eine neue Landesgrenzlinie, die im Felde bereits vorläufig bezeichnet und danach aufgemessen worden ist.

2. Hamburg tritt an Preußen folgende, in dem Übersichtsplane mit blauer Farbe bezeichneten Flächen mit voller Staatshoheit ab, nämlich:

a) an der Norderelbe den Spadenlander Busch und den Großen Stackort mit einem Flächeninhalte von zusammen etwa 41 Hektar;

b) an der Süderelbe die Moorburger Weide mit einem Flächeninhalte von etwa 38 Hektar;

c) an der Alten Süderelbe westlich von Finkenwärder gegenüber Blankenese eine Fläche von etwa 9 Hektar, die abzugrenzen ist, wie es im Übersichtsplan angegeben ist;

d) an der nördlichen Grenze des preußischen Gemeindebezirkes Wilhelmsburg mehrere kleine Flächen von zusammen etwa 9 Hektar zur Regulierung der preußisch-hamburgischen Landesgrenze durch eine neue Landesgrenzlinie, welche im Felde bereits vorläufig bezeichnet und danach aufgemessen worden ist.

3. Für den Fall, daß die Alte Süderelbe geschlossen und darauf bei Ellerholz verlegt wird (§ 4 Abs. 2, 3), tritt Preußen an Hamburg von dem preußischen Gemeindebezirk Altenwärder eine Fläche von etwa 15 Hektar, Hamburg an Preußen von Ellerholz im hamburgischen Gemeindebezirke Moorburg eine Fläche von etwa 8 Hektar mit voller Staatshoheit ab. Die erste Fläche wird nördlich, die zweite südlich abgegrenzt durch die im Übersichtsplan eingezeichnete Mittellinie des neuen Armes der Alten Süderelbe. Die vorstehende Bestimmung gilt nur für den Fall, daß die Verlegung der Alten Süderelbe binnen zwanzig Jahren nach deren etwaiger Schließung ausgeführt ist.

4. Die endgültige Vermarkung und Aufmessung der neuen Landesgrenzstrecken soll gemeinschaftlich durch Beauftragte beider Staaten auf gemeinsame Kosten ausgeführt werden.

§ 23.

1. In der Oberelbe von Ortkathen abwärts, in der Norderelbe und in der Süderelbe mit dem Köhlbrande, ferner in der Unterelbe abwärts bis Blankenese sollen auf denjenigen Stromstrecken, wo sich die Hoheitsgebiete von Preußen und Hamburg gegenüberliegen, als Hoheitsgrenzen grundsätzlich die Strommittellinien zwischen den jeweilig auf Grund dieses Vertrags zur Ausführung gelangten Regulierungslinien (§ 6 Abs. 1 des Regulierungsentwurfs) mit der Maßgabe gelten, daß die Hoheitsgrenze

a) bei der Bunthäuser Spitze von der Strommitte bei km 608,5 in der Oberelbe bis zur Strommitte bei km 609 in der Süderelbe durch eine gerade Verbindungslinie,

b) auf der Strecke von der preußisch-hamburgischen Grenze bei Altona abwärts von km 624 bis km 628,78 (westliche Altonaer Stadtbezirksgrenze) durch die Mittellinie zwischen den bereits vorhandenen oder in diesem Vertrage vereinbarten beiderseitigen Dalbenlinien (§ 14 Abs. 2) und von der Mitte zwischen den Dalbenlinien bei km 628,78 bis zur Strommitte bei km 629,75 (bei Teufelsbrück) durch eine gerade Verbindungslinie

gebildet wird.

2. Die Bestimmungen in älteren Verträgen, welche dem Abs. 1 widersprechen, werden aufgehoben.

§ 24.

Zur Befriedigung der von den beteiligten öffentlich-rechtlichen Verbänden an Preußen infolge der Gebietsabtretungen gestellten Anforderungen entrichtet Hamburg an Preußen die Summe von 300 000 Mark, welche binnen drei Monaten nach dem Inkrafttreten des Vertrags an die Königliche Regierungshauptkasse zu Lüneburg zu zahlen ist.

§ 25.

Hamburg wird an zuständiger Stelle beantragen, daß die im § 22 Abs. 1 unter a bezeichnete Landfläche auf Neuhof in das Hamburger Freihafengebiet einbezogen wird. Bis dies geschehen ist, wird Hamburg dafür Sorge tragen, daß die fraglichen Flächen nur in derselben Weise genutzt werden, wie dies im Hamburger Freihafengebiete zulässig ist.

§ 26.

Im übrigen wird in bezug auf die im § 22 Abs. 1 unter a erwähnte Gebietsabtretung noch folgendes bestimmt:

a) Falls die Entwässerung der auf preußischem Grund und Boden auf Neuhof am Köhlbrande gegenwärtig befindlichen Häuser durch Maßnahmen der hamburgischen Behörden beeinträchtigt werden sollte, wird hamburgischerseits für eine anderweite, dem vorhandenen Zustand entsprechende Regelung der Entwässerungsverhältnisse Sorge getragen werden.

b) Hamburg wird die Anlegebrücke, welche am Köhlbrande für die den Verkehr zwischen Hamburg und Harburg sowie mit den Zwischenstationen vermittelnden Dampfer besteht, für Neuhof zugänglich erhalten. Sofern die Beseitigung der jetzigen Brücke erforderlich werden sollte, wird Hamburg für ihre Verlegung nach einem anderen geeigneten, am Köhlbrande belegenen Punkte im Zollinlande Sorge tragen oder, falls die einfache Verlegung sich als untunlich erweisen sollte, eine anderweitige, nach Bauart und Umfang der vorhandenen Anlage entsprechende Anlegebrücke für Neuhof zugänglich machen. Für den Fall, daß die Brücke nach einem auf Neuhofer Gebiete belegenen Platze verlegt wird,

stellt die Gemeinde Neuhof einen geeigneten Platz dafür zur Verfügung und übernimmt die fernere Verwaltung und Unterhaltung der Anlegebrücke.

c) An der neuen Zollgrenze werden drei Öffnungen hergestellt werden und zwar auf den beiden Deichen und etwa in der Mitte der an der südlichen Grenze des Gebiets anzulegenden Grenzstraße, um dadurch die Zugänglichkeit des Freihafenbezirkes von der Neuhofer Seite aufrechtzuerhalten. Diese Öffnungen sollen ohne Zustimmung Preußens nicht geschlossen werden. Hamburg ist nicht verpflichtet, Zollabfertigungsstellen an diesen Öffnungen auf seine Kosten einzurichten. Im übrigen wird Hamburg bei der Herstellung der Straßen und Deichwege auf die auf preußischer Seite bestehenden Straßen und Deichwege hinsichtlich ihrer Abmessungen und ihrer Lage so weit Rücksicht nehmen, als dies zur Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrs erforderlich ist.

d) Hamburg wird der Gemeinde Neuhof den Anschluß an seine Wasserleitung unter noch näher zu vereinbarenden Bedingungen gestatten.

§ 27.

Hamburg wird die im § 22 Abs. 3 bezeichneten Grundstücke bei Altenwärder, soweit sie durch die Verlegung der Alten Süderelbe in Anspruch genommen oder in ihrer wirtschaftlichen Lage verändert werden, entweder im Wege gütlicher Einigung oder der Enteignung erwerben und deren Eigentümer wegen der ihnen durch die Verlegung erwachsenden wirtschaftlichen Nachteile nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 17 und 18 dieses Vertrags schadlos halten.

§ 28.

Die im Strome vor den im § 22 Abs. 1a und b, ferner im Abs. 2a, b, c sowie im Abs. 3 aufgeführten Flächen einem der beiden Staaten etwa zustehenden Fischereirechte gehen mit diesen Flächen auf den anderen Staat über.

§ 29.

VIII. Eisenbahn von Harburg über Altenwärder nach Finkenwärder und Waltershof (§§ 29 bis 40).

Hamburg beabsichtigt, eine Eisenbahn von Harburg nach Finkenwärder mit Abzweigung nach Waltershof für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr zu bauen und zu betreiben. Diese Schienenverbindung soll vornehmlich der Güterbeförderung zwischen den westlich vom Köhlbrande von Hamburg herzustellenden Kai- und Hafenanlagen sowie den dort etwa entstehenden privaten Industrieanlagen einerseits und Harburg Ort und Übergang anderseits dienen. Hamburg erklärt sich jedoch bereit, auch Privatanschlußbahnen für das preußische Staatsgebiet unter den bei den preußischen Staatsbahnen geltenden Bedingungen zuzulassen.

§ 30.

Preußen gestattet nach Maßgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen Hamburg den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb seines Staatsgebiets und erklärt sich ferner bereit, vorbehaltlich der hierüber zu treffenden besonderen Vereinbarungen, diese Bahn für Rechnung Hamburgs zu betreiben.

§ 31.

Für Hamburg wird auf preußischem Staatsgebiete das Enteignungsrecht für die Bahnanlage erwirkt werden.

§ 32.

Die Bahn soll an einem noch näher zu vereinbarenden Punkte an die preußische Staatsbahnlinie Harburg—Cuxhaven angeschlossen werden. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 387) sowie die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend. Die Spurweite soll 1,435 Meter betragen.

§ 33.

1. Die Bauentwürfe für sämtliche Anlagen der auf preußischem Gebiete liegenden Strecken bedürfen in eisenbahntechnischer und landespolizeilicher Beziehung der Prüfung und Genehmigung der hierfür zuständigen preußischen Behörden. Diesen bleibt auch die Prüfung der sämtlichen auf der Bahn verwendeten Fahrzeuge vorbehalten.

2. Im übrigen soll die Bahn sowohl in ihrer baulichen Ausführung als in ihren Betriebseinrichtungen als eine einheitliche Anlage gelten und die Behandlung derselben innerhalb beider Staatsgebiete gleichmäßig sein.

§ 34.

Alle Entschädigungs- und sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues der Bahn auf preußischem Staatsgebiet erhoben werden, hat Hamburg zu vertreten.

§ 35.

Die Einnahmen aus dem Unternehmen erhält Hamburg und vergütet daraus der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, sofern diese die Betriebsführung übernimmt, einen noch näher zu vereinbarenden Prozentsatz, welcher indessen die Hälfte der Roheinnahme nicht überschreiten soll.

§ 36.

1. Die Genehmigung der Tarife steht — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — der Senatskommission für die Eisenbahnangelegenheiten in Hamburg nach Einvernehmen mit dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu.

2. Für die Festsetzung der Gütertarife soll dabei der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß die hamburgischen Kai- und Hafenanlagen westlich vom Köhlbrande nicht günstiger, aber auch nicht ungünstiger gestellt sein sollen als die hamburgischen Hafenanlagen östlich vom Köhlbrande. Insbesondere sollen die Frachtsätze auf der Strecke Waltershof– oder Finkenwärder–Harburg für die gleichen Artikel die Sätze auf der Strecke Hamburg B oder H–Wilhelmsburg–Harburg nicht unterbieten oder übersteigen.

3. Die Feststellung der Fahrpläne steht, solange die preußische Staatseisenbahnverwaltung den Betrieb führt, der letzteren im Einvernehmen mit der hamburgischen Senatskommission zu.

§ 37.

Die Staatshoheit bleibt jedem Staate für die in seinem Gebiete gelegene Bahnstrecke ausschließlich vorbehalten. Alle in bezug auf die Bahnanlage und den Transport auf derselben verübten Verbrechen, Vergehen und Übertretungen sollen daher den zuständigen Landesbehörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und, soweit nicht allgemeine Reichsgesetze Platz greifen, nach den Landesgesetzen beurteilt werden.

§ 38.

1. Die Bahnpolizei auf der innerhalb des hamburgischen Staatsgebiets belegenen Bahnstrecke wird durch die Organe der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gehandhabt, solange diese den Betrieb führt.

2. Hamburg wird Vorsorge treffen, daß das Bahnpersonal in der Ausübung der Bahnpolizei auf hamburgischem Staatsgebiete von den dortigen Behörden die nötige Unterstützung erhält.

§ 39.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen ähnlichen Unterbeamten der Bahn soll bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebiets eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben tunlichst Rücksicht genommen werden.

§ 40.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, werden Gebühren und Auslagen von den vertragschließenden Staaten nicht erhoben werden.

§ 41.

IX. Schlußbestimmungen (§§ 41 bis 43).

1. Meinungsverschiedenheiten zwischen Preußen und Hamburg über die durch den gegenwärtigen Vertrag begründeten Rechte und Pflichten sowie über die Ausführung des Vertrags, namentlich auch in solchen Fällen, in welchen

die in diesem Vertrag und dem zugehörigen Schlußprotokolle vorbehaltene Verständigung zwischen den beiderseitigen Regierungen nicht erreicht worden ist, werden endgültig, unter Ausschließung des Rechtswegs, durch ein aus drei Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht entschieden. Der Herr Reichskanzler soll ersucht werden, den Vorsitzenden des Schiedsgerichts zu ernennen, während Preußen und Hamburg je ein Mitglied zu entsenden haben.

2. Entstehen über die Maßnahmen zur Herbeiführung einer gleichmäßigen Verteilung der Ebbewassermengen zwischen Norder- und Süderelbe (§ 3 dieses Vertrags und § 3 des Regulierungsentwurfs) Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Vertragschließenden, so soll die Entscheidung durch ein Schiedsgericht getroffen werden, welches aus drei technischen Mitgliedern besteht. Jeder der vertragschließenden Staaten ernennt eins dieser Mitglieder, und diese wählen ein drittes als Obmann. Können sie sich über die Wahl nicht einigen, so wird der Obmann von dem Senate der Technischen Hochschule in Berlin bestimmt.

§ 42.

1. Die in den §§ 1 und 4 des Staatsvertrags vom 19. Dezember 1896 getroffenen Bestimmungen über die Beschränkung der Baggerungen in der Süder- und Norderelbe kommen in Fortfall.

2. Im übrigen bleiben die Bestimmungen der Staatsverträge vom 24. Juni 1868 und vom 19. Dezember 1896, soweit sie nicht durch die Bestimmungen dieses Vertrags beseitigt oder abgeändert werden, in Kraft.

§ 43.

Dieser Vertrag soll ratifiziert werden und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll sobald wie möglich in Berlin stattfinden.

Der Vertrag tritt mit dem Ablaufe des zehnten Tages nach der Auswechselung der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag und seine Anlagen unterzeichnet und den Vertrag mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen in zweifacher Ausfertigung in Berlin am 14. November 1908.

(Siegel) Kiderlen. (Siegel) W. O'Swald.

Anlage A
zum Staatsvertrage vom
14. November 1908.

Regulierungsentwurf

für

die Elbstrecke von der Seevemündung bis Brunshausen.

§ 1.

1. Zweck dieses Entwurfs ist, die Seeschiffahrtsstraße nach Hamburg, Altona und Harburg zu verbessern und ihre Unterhaltung zu erleichtern. Das Fahrwasser soll vertieft, verbreitert und begradigt, die Tidebewegung im oberen Teile des Flutgebiets verstärkt werden. Bei Bunthaus soll das Ebbewasser zwischen beiden Stromarmen grundsätzlich zu gleichen Teilen geteilt werden.

2. Zu den in dem Entwurfe gebrauchten Bezeichnungen ist zu bemerken:

a) Als Köhlbrand gilt die Süderelbe von km 621,2 abwärts, als Unterelbe der Strom von km 626,2 abwärts. Als Grenze zwischen oberer und unterer Süderelbe sowohl wie zwischen oberer und unterer Norderelbe wird km 615 angenommen.

b) Unter Mittelwasser ist das arithmetische Mittel zwischen Mittelhochwasser und Mittelniedrigwasser zu verstehen. Mittelhochwasser oder Mittelniedrigwasser ist das arithmetische Mittel aller Hoch- oder Niedrigwasserstände eines zu bestimmenden Zeitraums.

c) Als „sturmflutfrei" gilt die Lage, welche die Höhe der jeweilig bekannten höchsten Sturmflut übersteigt.

§ 2.

Köhlbrand.

1. Der Köhlbrand wird vom Köhlfleth bei km 621,2 abwärts in der aus dem Einzelplan I ersichtlichen Weise in westlicher Richtung verlegt. Die Ufer sind sturmflutfrei auszubilden.

2. Bei der Verlegung wird zunächst eine Tiefe von — 4,54 Meter N. N. (— 1,00 Meter H. N.) und zwar in voller Strombreite hergestellt. Die Bauten einschließlich der Deicharbeiten sind so auszuführen und die neuen Ufer sind nach Maßgabe des § 6 dieses Entwurfs derartig zu befestigen, daß nach Ausführung der Verlegung sofort eine Tiefe von — 8,54 Meter N. N. (— 5,00 Meter H. N.) ohne Benachteiligung der Uferwerke hergestellt werden kann.

§ 3.

1. Das Trennungswerk bei Bunthaus wird zur Beseitigung der dortigen Stromverwilderung nach dem Einzelplane II (Linien c d und c e) um 400 Meter verlängert. Die Verlängerung wird so ausgeführt, daß der Kopf des Werkes von beiden Ufern der ungeteilten Elbe den gleichen Abstand erhält. Die Krone des Werkes wird auf den ersten 200 Metern der Verlängerung sturmflutfrei gelegt und fällt von hier aus bis zum Kopfe auf Mittelwasserhöhe allmählich ab.

Bunthäuser Spitze.

2. Zur Erreichung der gleichmäßigen Verteilung der Ebbewassermenge zwischen Norder- und Süderelbe sollen folgende Maßregeln ergriffen werden: Die Wassermengen, welche in jedem der beiden Stromarme während der Ebbe zum Abflusse gelangen, sind alljährlich nach den zwischen den beiderseitigen Regierungen besonders vereinbarten Vorschriften zu ermitteln. Ergibt sich nach Ausführung der unten im Abs. 4 bezeichneten Arbeiten aus dem arithmetischen Mittel dreier Wassermessungen eines Jahres, daß eine Verschiebung der Verteilung zu Ungunsten des einen oder des anderen Armes eingetreten ist, so gilt folgendes:

a) Werden der Norderelbe mehr als 55 Prozent der Ebbewassermenge zugeführt, so unterliegt es der Entschließung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, ob das südliche Elbufer nach Maßgabe der im Einzelplane II rot gestrichelten Linien zurückgelegt werden soll. Falls die Uferverlegung erfolgt, muß gleichzeitig das nördliche Ufer in die entsprechende Regulierungslinie vorgetrieben werden. Ergibt sich daraufhin aber aus dem arithmetischen Mittel dreier Wassermessungen eines Jahres, daß nunmehr der Süderelbe mehr als 55 Prozent der Ebbewassermengen zufließen, so wird der Senat von Hamburg bestimmen, ob das nördliche Ufer unter Einhaltung der rot gestrichelten Linien wieder zurückgezogen werden soll. In diesem Falle muß das südliche Ufer gleichzeitig wieder in die entsprechende Linie vorgetrieben werden. Für die Verschiebung der Ufer sind die rot gestrichelten Linien derartig maßgebend, daß auf beiden Ufern die gleichnumerierten Linien (I bis VI) zur Ausführung kommen, wenn die Wasserführung der Norderelbe 56, 59, 62, 65, 68, 71 Prozent der Ebbewassermenge beträgt. Erforderlichenfalls können auch einander entsprechende Zwischenlinien gewählt werden.

b) Werden der Norderelbe weniger als 50 Prozent der Ebbewassermenge zugeführt, so wird nach Entschließung des Senats von Hamburg das Trennungswerk zunächst um weitere 50 Meter über die 400 Meter hinaus und, falls auch dann noch die Norderelbe weniger als 50 Prozent abführen sollte, nochmals um 50 Meter verlängert werden. Die Längenachse soll hierbei in der Mitte der rot ausgezogenen Regulierungslinien liegen. Werden nach Ausführung der einen oder anderen Verlängerung der Süderelbe weniger als 50 Prozent der

Ebbewassermengen zugeführt, so soll das Bauwerk auf Erfordern des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Erreichung der gleichen Wasserverteilung binnen 2 Jahren wieder entsprechend verkürzt werden.

3. Auf beiden Elbufern werden von km 604 bis km 609 sturmflutfreie Flügeldeiche in näher zu vereinbarenden Linien angelegt. Auf der Strecke vor der Seevemündung zwischen Gr. Rosenweide und Over darf statt der Flügeldeiche ein geschlossener Deich angelegt werden.

4. Die oben im Abs. 2 bezeichneten Arbeiten sind folgende:

a) Verlegung der Köhlbrandmündung und Beseitigung der Enge bei Neuhof-Waltershof;
b) Verlängerung des Bunthäuser Trennungswerkes um 400 Meter;
c) Einschränkung der Breite der oberen Süderelbe (siehe unten § 8 Abs. 3);
d) erstmalige Herstellung der festgestellten Stromprofile der Ober-, Norder- und Süderelbe.

§ 4.

Nebenarme.

1. Bei der Verlegung des Köhlbrandes werden die Nebenarme Maakenfleth, Mühlenfleth und Köhlfleth sturmflutfrei geschlossen.

2. Die Alte Süderelbe darf durch ein Sperrwerk bis zu sturmflutfreier Höhe geschlossen werden. In das Sperrwerk wird eine Schiffahrtsschleuse eingebaut, deren lichte Weite 16 Meter und deren Sohlentiefe nicht mehr als 4 Meter unter Mittelniedrigwasser betragen soll. Bei Überführung der Eisenbahnlinie Harburg–Altenwärder–Waltershof–Finkenwärder über die Alte Süderelbe wird eine bewegliche Brücke von 16 Meter lichter Weite angelegt. Die Unterkante des Brückenüberbaues wird auf 5,50 Meter über Mittelhochwasser gelegt. Die Schiffahrtsstraße „Aue" soll durch eine bewegliche Brücke für den dortigen Verkehr mit Fischerfahrzeugen offengehalten werden.

3. Die Alte Süderelbe darf nach ihrer Schließung in 200 Meter Breite bei Mittelwasserhöhe und in einer Mindesttiefe von 3 Meter unter Mittelniedrigwasser in der aus dem Übersichtsplan ersichtlichen Weise bei Ellerholz nach Norden in die Linie f g verlegt werden. Dabei soll vor dem Altenwärder Deiche ein 50 Meter breites Vorland liegen bleiben.

4. Die Verlegung der Alten Süderelbe bei der Ausmündung in die Unterelbe erfolgt nach Maßgabe der in dem Übersichtsplan eingetragenen Linie i k. Die neue Mündung wird in Mittelwasserhöhe 300 Meter breit und bei Mittelniedrigwasser mindestens 3 Meter tief angelegt.

§ 5.

Leitdamm.

1. Zum Schutze des tiefen Fahrwassers gegen Versandungen und zur besseren Führung des Wassers darf in der südlichen Regulierungslinie der Unterelbe zwischen km 635 und km 643,5 ein Leitdamm, dessen Krone auf Mittel-

wasserhöhe zu legen ist, erbaut werden. Südlich des Dammes wird in diesem Falle eine Nebenschiffahrtsstraße in einer Sohlenbreite von 200 Meter und einer Mindesttiefe von 3 Meter unter Mittelniedrigwasser durchgehend offengehalten werden. Die Zugänge zu allen Nebenflüssen und -rinnen sind in den vorhandenen Tiefen zu erhalten. Die Nebenschiffahrtsstraße wird an ihrer Nordseite durch einen Faschinendamm, dessen Krone auf Mittelwasserhöhe zu legen ist, in der im Übersichtsplan eingetragenen Linienführung begrenzt.

2. Die Flächen zwischen Leitdamm und Faschinendamm können bis zur Mittelwasserhöhe angeschüttet werden. Die Nebenschiffahrtsstraße erhält an der aus dem Übersichtsplan ersichtlichen Stelle eine Durchfahrt nach dem Hauptfahrwasser. Diese soll in Mittelwasserhöhe mindestens 100 Meter breit und unter Mittelniedrigwasser mindestens 3 Meter tief sein und in diesen Abmessungen erhalten werden. Eine weitere Durchfahrt von gleicher Tiefe und von 60 Meter Breite in Mittelwasserhöhe wird im Bedarfsfalle hergestellt und erhalten werden.

3. Der Faschinendamm darf an den im Übersichtsplan eingetragenen Stellen mit dem linken Ufer durch Grundschwellen aus Steinschüttung verbunden werden. Die Oberkante der Grundschwellen muß mindestens 3,50 Meter unter Mittelniedrigwasser liegen.

§ 6.

Strombett (§§ 6 bis 8). Regulierungslinien.

1. Der Strom wird in der Oberelbe, der Norderelbe und der Süderelbe einschließlich des Köhlbrandes sowie in der Unterelbe nach den in dem Übersichtsplane rot eingetragenen Regulierungslinien durch Buhnen (Stacke) oder Parallelwerke festgelegt werden, abgesehen von den Strecken, die durch solche Werke oder durch Kaimauern schon geschützt sind.

2. Die Köpfe der Buhnen sind oberhalb km 626,2 auf Mittelwasserhöhe zu legen. Bei km 626,2 erhalten sie eine Höhe von + 0,76 Meter N. N. (+ 4,30 Meter H. N.); stromabwärts nimmt die Höhe gleichmäßig ab bis auf — 0,04 Meter N. N. (+ 3,50 H. N.) bei Brunshausen. Die stromseitige Böschung der Buhnenköpfe soll 1 : 4 betragen. Die Krone der Parallel- und Uferwerke soll nicht unter der Höhe der Buhnenköpfe liegen, die stromseitige Böschung soll unter Mittelniedrigwasser mindestens 1 : 3, in höheren Lagen mindestens 1 : 2 betragen. Dem allmählichen Übergange der Böschungen der Werke in die Stromsohle ist Rechnung zu tragen.

§ 7.

Tiefen.

1. In der Oberelbe wird von der Seevemündung bis zur Bunthäuser Spitze in voller Strombreite eine Stromrinne ausgebaggert und unterhalten, welche gleichmäßig in die Norder- und die Süderelbe übergeht. Die Sohle der Rinne soll vor der Seevemündung bei km 604,9 auf — 2,54 Meter N. N. (+ 1,00 Meter H. N.) liegen und von dort allmählich bis auf die Tiefe von — 3,79 Meter N. N. (— 0,25 Meter H. N.) abfallen, die in beiden Stromarmen neben der neuen Bunthäuser Spitze bei km 609 erreicht wird. Von hier soll die Flußsohle in beiden Stromarmen mit gleichmäßigem Gefälle bis zur

Tiefe von — 8,54 Meter N. N. (— 5,00 Meter H. N.) abfallen, die sowohl in der Norderelbe wie in der Süderelbe bei km 615 erreicht wird.

2. Tiefen auf vorgenannten Strecken, welche das im Vertrage festgesetzte Höchstmaß überschreiten, dürfen nicht künstlich erhalten werden, sondern bleiben der allmählichen Versandung überlassen. Sollten sich derartige Übertiefen wider Erwarten dauernd erhalten oder durch die Strömung neu hervorgerufen werden, so sind sie möglichst zu beseitigen.

3. Unterhalb km 615 bestehen weder in der Norderelbe noch in der Süderelbe bis zum Köhlbrande Tiefenbeschränkungen. Über die Tiefe des Köhlbrandes ist im § 2 Abs. 2 Bestimmung getroffen.

4. Die Unterelbe wird nach den fortschreitenden Ansprüchen der Seeschiffahrt vertieft. Die jeweilige Tiefe wird auf der Strecke von km 625,8 bis km 628,78 nordwärts bis zu der Dalbenlinie vor dem Altonaer Hafen durchgeführt.

§ 8.

Breiten.

1. Die Breite des Stromes zwischen den im § 6 genannten Regulierungslinien soll von Ortkathen ab (bei km 607,6) allmählich auf 426 + 35 = 461 Meter an der neuen Bunthäuser Spitze (bei km 609) zunehmen.

2. Abwärts von der neuen Bunthäuser Spitze geht die Breite der Norderelbe in die bei km 609,8 vorhandene Breite von 200 Meter allmählich über. Von hier bleiben die bestehenden Regulierungslinien bis km 613,5 maßgebend. Sodann darf die Strombreite bis km 614,5 allmählich auf 250 Meter und von hier aus bis zur Hamburger Straßenbrücke bei km 618,9 auf 300 Meter zunehmen.

3. Die Breite der Süderelbe geht ebenfalls unterhalb der Bunthäuser Spitze allmählich auf 200 Meter über, die bei km 609,8 erreicht werden sollen. Diese Breite wird bis 1 000 Meter oberhalb der Harburger Eisenbahnbrücke, das ist bis km 613,5, beibehalten. Von hier ab darf die Breite abwärts allmählich zunehmen und zwar auf 250 Meter unmittelbar oberhalb der Eisenbahnbrücke bei km 614,5, dann auf 290 Meter bei km 621,2. Für die Breiten des Köhlbrandes ist der Einzelplan I (§ 2 Abs. 1) maßgebend.

4. In der Unterelbe beträgt der Abstand der beiderseitigen Regulierungslinien:

bei km 625,2	370 Meter,
„ „ 632	570 „
„ „ 636	660 „
„ „ 640	720 „
„ „ 643,5	850 „
„ „ 648	980 „
„ „ 652	1100 „ .

Kiderlen. W. O'Swald.

Schlußprotokoll

zu dem

Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschluß und zur Vollziehung des Staatsvertrags, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg, zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrags als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen desselben gleichverbindliche Kraft haben sollen:

I.

a) Hamburg ist berechtigt, eine Überdeckung von 2 Meter über dem unter dem Köhlbrand etwa zu erbauenden Tunnel dauernd zu erhalten, sofern es über dem Tunnel in der Norderelbe mindestens die gleiche Überdeckung erhält. Während der Bauzeit des Tunnels soll diese Überdeckung 6 Meter betragen. Im Falle einer Verringerung dieser Überdeckungsmaße ist Hamburg zu ihrer Wiederherstellung befugt. *Zu § 2 Abs. 2.*

b) Falls Preußen von dem vertraglichen Rechte, den Köhlbrand über das im § 2 Abs. 1 des Vertrags bezeichnete Maß hinaus zu vertiefen, Gebrauch zu machen beabsichtigt, wird der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die hierdurch erforderlich werdende Sicherung der Ufer dem Senate von Hamburg ein Jahr vor Beginn der Vertiefungsarbeiten von dieser Absicht Mitteilung machen.

c) Als „größere, für die Seeschiffahrt benutzbare Tiefe" sind örtlich beschränkte Auskolkungen in der Norderelbe zwischen km 626,2 und der Einfahrt in die Kuhwärderhäfen nicht anzusehen.

d) Zwischen den vertragschließenden Staaten besteht Einverständnis darüber, daß gemäß § 55 der Additionalakte zu der Elbschiffahrtsakte zu einer Überbrückung des Köhlbrandes beiderseitiges Einvernehmen erforderlich ist.

II.

Zu §§ 4 und 8. a) Falls Preußen in Ausübung des ihm zustehenden Rechtes die Schließung der Alten Süderelbe gleichzeitig mit der von Hamburg zur Überführung der Eisenbahn Harburg–Altenwärder–Waltershof–Finkenwärder vorzunehmenden Überbrückung dieses Stromes ausführen will, werden sich die beiden Regierungen über eine etwaige Vereinigung beider Werke und die Verteilung der Gesamtkosten verständigen.

Zu § 4 Abs. 2. b) Es besteht Einverständnis darüber, daß der Schiffsverkehr durch die Öffnungen der beiden beweglichen Brücken über die Alte Süderelbe und die „Aue“ sich dem fahrplanmäßig geregelten Eisenbahnverkehr anzupassen hat.

III.

Zu § 9. Zu Abs. 4. Es besteht Einverständnis darüber, daß Hamburg zur Zahlung der vereinbarten Abfindungssumme an die Stadt Altona nur verpflichtet ist, sofern Altona sich durch diesen Betrag als für alle Ansprüche dieser Art abgefunden erklärt.

IV.

Zu § 10. Zu Abs. 1. Das rechte Elbufer auf der Strecke von Nienstedten nach Wittenbergen ist gemäß der Anlage zum Protokolle der 6. Sitzung des preußisch-hamburgischen Ausschusses für die Korrektion der Unterelbe vom 14. März 1902 bereits ausgebaut und durch Buhnen (Stacke) gesichert.

Zu Abs. 2. Als hochwasserfreie Baufluchtlinie gilt auf dem rechten Ufer der Unterelbe von der jeweiligen Westgrenze des Altonaer Hafens bis Schulau die in dem Übersichtsplane blau eingetragene Linie.

V.

Zu § 11. Die Sohle der Mündungen der Nebenflüsse „Wedeler Aue“ und „Lühe“ wird in der vorhandenen Tiefenlage über die neuen Regulierungslinien hinaus bis zum tiefen Fahrwasser hamburgischerseits durchgeführt werden.

VI.

Zu § 13. Für die zunächst ins Auge zu fassende Vertiefung der Unterelbe wird eine Tiefe bis zu 10 Meter unter Mittelniedrigwasser festgesetzt.

VII.

Zu § 14. a) Die Regelung des Schiffsverkehrs und des Betriebs von Fähren im Köhlbrand unterliegt dem beiderseitigen Einvernehmen.

b) Es besteht Einverständnis darüber, daß auf die gemäß § 14 zulässigen Bauten und Anlagen die Vorschriften des § 16 des Vertrags und des § 55 der Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte nicht mehr Anwendung finden.

c) Es besteht ferner Einverständnis darüber, daß der § 16 des Vertrags und der § 55 der Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte auf das hamburgische Hafengebiet an der Norderelbe keine Anwendung finden und daß Hamburg hier auch in betreff derjenigen Uferstrecken, für welche Regulierungslinien (§ 6 des Regulierungsentwurfs) in den Übersichtsplan nicht eingetragen sind (von km 618,9 bis km 624,77), volle Freiheit hinsichtlich der Gestaltung und Ausnutzung der Ufer zusteht.

VIII.

Zu § 15.

Mit den Arbeiten für den Leitdamm (§ 5 des Vertrags) und mit der Verlegung der Ausmündung der Alten Süderelbe (§ 4 des Vertrags) darf erst vorgegangen werden, wenn das Inventar für die Strecke von der Köhlbrandmündung bis zur Lühe vorliegt.

IX.

Zu § 20.

Soweit die am rechten Elbufer von km 641 bis km 651 durch die Buhnenbauten entstehenden Vorlandsflächen aufgehöht werden, soll die Aufhöhung bis + 6,46 Meter N. N. (+ 10,00 Meter H. N.) erfolgen.

X.

Zu § 21.

a) Alljährlich nach Ablauf des Frühjahrshochwassers ist von den dazu bestimmten Wasserbaubeamten beider Staaten eine gemeinschaftliche Strom- und Uferschau abzuhalten, die sich auf sämtliche vertragliche Bauausführungen zu erstrecken hat. Außerdem hat für die Oberelbe alljährlich eine Frühjahrsschau stattzufinden zwecks Vereinbarung des Arbeitsplans für die Baggerungen sowie eine Herbstschau zwecks Feststellung des Erfolges dieser Baggerungen und zur Prüfung, ob weitere Baggerungen noch in demselben Jahre notwendig sind. Bei diesen Schauungen sind die vorgefundenen Mängel und die zu ihrer Beseitigung vorzunehmenden Arbeiten in einem Protokolle festzustellen, das von den beteiligten Baubeamten in doppelter Ausfertigung zu unterzeichnen ist. Die in den früheren Staatsverträgen vorgesehenen Stromschauungen sollen, soweit sie noch erforderlich sind, mit den vorstehend vereinbarten Schauungen verbunden werden.

b) Kleine Abänderungen der durch den Vertrag und den Regulierungsentwurf festgestellten Baupläne, die sich bei der Bauausführung als wünschenswert erweisen, können zwischen den beiderseitigen bauleitenden Beamten vereinbart werden. Über solche technischen Vereinbarungen ist eine Niederschrift in vierfacher Ausfertigung aufzustellen und zu vollziehen.

XI.

Zu § 22. a) Da der im § 30 des Staatsvertrags vom 24. Juni 1868 bezeichnete Grenzgraben am Spadenlander Busch nach erfolgtem Gebietsaustausche ganz auf preußischem Hoheitsgebiete liegen wird, so kommt die Verpflichtung Hamburgs zu dessen teilweiser Unterhaltung in Fortfall.

b) Den Eigentümern des Spadenlander Busch und Großen Stackort bleibt nach und von dem Busch ein Fahrweg über den Kreetsand erhalten (s. § 30 des Staatsvertrags vom 24. Juni 1868).

c) Für die Elbstrecke oberhalb und unterhalb der Schöpfstelle des hamburgischen Wasserwerkes auf der Billwärder Insel wird, soweit preußisches Hoheitsgebiet in Frage kommt, der Regierungspräsident in Lüneburg die zum Schutze der Schöpfstelle erforderlichen schiffahrtspolizeilichen Anordnungen im Einvernehmen mit der hamburgischen Polizeibehörde treffen. Auch werden die preußischen Behörden behufs Aufrechterhaltung eines ordnungsmäßigen Betriebs des gedachten Wasserwerkes geeignete Anordnungen dafür treffen, daß eine Verunreinigung des Stromes durch Abwässer vom Spadenlander Busch und von Georgswärder verhütet wird. Bei einer etwa beabsichtigten Aufhöhung dieser Flächen oder einzelner Teile soll über die Art der Ausführung eine Verständigung zwischen dem Regierungspräsidenten in Lüneburg und der hamburgischen Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau, herbeigeführt werden.

XII.

Zu § 26, Zu b. Hamburgischerseits wird zwischen Waltershof und dem auf dem Ostufer des Köhlbrandes liegenden hamburgischen Gebiet ein Fährbetrieb eingerichtet werden, dessen Benutzung auch für den Verkehr von Neuhof offenstehen wird. Der Gemeinde Neuhof soll es ferner gestattet sein, ihr Fährboot nach wie vor in Waltershof an einer der dortigen Landungsstellen anlegen zu lassen. Zur Herstellung einer Fähreinrichtung an der im § 26 unter b erwähnten Anlegestelle sowie zur Errichtung einer alsdann daselbst erforderlich werdenden Zollabfertigungsstelle ist Hamburg nicht verpflichtet.

Zu c. Die Herstellung und Unterhaltung der Anschlußstraßen erfolgt, soweit sie auf Hamburger Gebiete liegen, durch Hamburg. Falls es vom Hamburgischen Staate oder von der Gemeinde Neuhof früher oder später für zweckmäßig erachtet werden sollte, die vorhandenen Verbindungswege auf den Deichen am Köhlbrand und am Reiherstieg aufzuheben und den ersteren weiter nach Osten, den letzteren weiter nach Westen zu verlegen, so wird dem von der andern Seite nicht widersprochen werden.

XIII.

Zu § 29. a) Für die Inbetriebnahme der Bahn wird eine Frist von 5 Jahren nach Genehmigung des Vertrags festgesetzt. Über eine etwa erforderliche Verlängerung dieser Frist bleibt weitere Verständigung vorbehalten.

b) Es besteht Einverständnis darüber, daß unter den Bezeichnungen Finkenwärder und Waltershof auch die kleineren daneben gelegenen hamburgischen Gebietsteile westlich vom Köhlbrande (Dradenau, Maakenwärder, Mühlenwärder usw.) mitverstanden werden sollen.

XIV.

Zu § 30.

a) Hamburg beabsichtigt, für den Güterverkehr zwischen den westlich vom Köhlbrand anzulegenden Kai- und Hafenanlagen einerseits und den in dem bisherigen Hafengebiete rechts und links der Elbe vorhandenen gleichen Anlagen sowie den Bahnhöfen Hamburg B und H Ort und Übergang anderseits eine weitere Schienenverbindung durch Herstellung einer Fähranstalt über den Köhlbrand sowie künftig eines Tunnels unter diesem auf seine Kosten auszuführen und zu unterhalten. Vermittels dieser Verbindung sollen die Hafen- und Kaianlagen westlich und östlich vom Köhlbrand als ein einheitliches Hafengebiet betrieben werden.

Hamburg wird daher die Beförderungsgebühren, die es auf den Gleisen des jetzigen rechts- und linkselbischen Hafengebiets erhebt, auch für den Güterverkehr auf den Kai- und Hafengleisen westlich vom Köhlbrande sowie von hier mit den Kai- und Hafenanlagen östlich vom Köhlbrand und mit den Stationen Hamburg B und H erheben.

b) Preußen ist bereit, auch auf den Kai- und Hafengleisen, die auf dem Gebiete westlich vom Köhlbrande hergestellt und einerseits an die Nebenbahn Finkenwärder– beziehungsweise Waltershof–Harburg angeschlossen, anderseits durch die Fähranstalt sowie künftig durch einen Tunnel mit den Kai- und Hafengleisen östlich vom Köhlbrande verbunden werden sollen, die Ausführung des Beförderungsdienstes für Rechnung von Hamburg zu übernehmen. Ausgenommen hiervon ist die auch für den Landverkehr einzurichtende Fähranstalt, deren Betrieb und Bedienung von Hamburg für eigene Rechnung ausgeführt werden wird.

c) Die näheren Bedingungen des von Preußen für Rechnung von Hamburg auszuführenden Betriebs werden durch einen besonderen Betriebsvertrag vereinbart werden. Es besteht aber schon jetzt Einverständnis darüber, daß als Vergütung für Ausführung des Beförderungsdienstes auf den Kai- und Hafengleisen westlich vom Köhlbrande nicht höhere Sätze erhoben werden sollen, als bei gleichen Gütern für den Beförderungsdienst auf den Kai- und Hafengleisen östlich vom Köhlbrande. Dagegen ist bei Sendungen nach und von den Kai- und Hafengleisen westlich vom Köhlbrand eine Gleisbenutzungsgebühr nicht zu erheben.

Die Beförderung der Güter zwischen den Kai- und Hafenanlagen westlich vom Köhlbrand und den von Hamburg errichteten Sammel-

und Verteilungsschuppen wird von Preußen zu denselben Sätzen und Bedingungen übernommen werden, wie sie für die Anlagen auf Kuhwärder gelten oder noch vereinbart werden.

Außerdem ist für den Fall einer Unterbrechung des Wasserwegs eine Bahnbeförderung von Ortssendungen zwischen den Bahnhöfen und den rechts- und linkselbischen Kaigleisen einerseits und den künftigen Hafenanlagen westlich vom Köhlbrand anderseits zuzulassen.

Die Bedienung der in dem neu zu erschließenden Hafen- und Industriegebiet etwa entstehenden Privatanlagen wird durch besondere Anschlußverträge geregelt.

d) Falls und solange die Fähr- oder die Tunnelverbindung durch höhere Gewalt unterbrochen sein sollte und auch nicht durch eine Verbindung auf dem Wasserwege ersetzt werden kann, wird Preußen diejenigen Güter, deren regelmäßige Leitung nach den Bahnhöfen Hamburg B und H Ort und Übergang über diese Fähr- oder Tunnelverbindung erfolgt, zu den für die unterbrochene Linie zwischen den westlich vom Köhlbrande gelegenen Kai- und Hafenanlagen und Hamburg B und H bestehenden Beförderungsgebühren aushilfsweise auf dem Umweg über Altenwärder—Harburg—Hamburg befördern, wenn die Verhinderung nicht länger als einen Monat dauert. Bei längerer Dauer der Behinderung werden die tarifmäßigen Sätze der Umwegsstrecke erhoben.

XV.

Zum Regulierungsentwurfe. Zu § 1 Abs. 2.

Für die Ortsbezeichnungen nach Kilometern im Vertrag und im Regulierungsentwurfe bleiben die in den zugehörigen Plänen eingetragenen Kilometerstellen maßgebend, auch wenn durch eine künftig etwa stattfindende anderweitige Einteilung eine Verschiebung der Kilometerstationen eintreten sollte.

Zu § 3.

Jeder der beiden Staaten hat das Recht, sich an den von dem andern vorzunehmenden Wassermengenmessungen durch einen Baubeamten zu beteiligen.

Zu § 7 Abs. 1

Für die Oberelbe ist auf der Strecke von der Seevemündung bis Bunthaus die Tiefe von 3 Meter unter Mittelniedrigwasser zur Ausführung zu bringen, sobald zwischen den beiden Regierungen Einverständnis herrscht, daß die Wirkung der vertraglich ausgeführten Regulierungsarbeiten auf dieser Strecke und den unterhalb belegenen Strecken der geteilten Stromarme dieses Tiefenmaß gestattet.

Berlin, den 14. November 1908.

Kiderlen. W. O'Swald.

Nachtrag zum Schlußprotokolle

zu dem

Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten haben zu dem am 14. November 1908 unterzeichneten Schlußprotokolle zu dem an demselben Tage abgeschlossenen Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg, den nachfolgenden Nachtrag vereinbart:

Zu § 18 Abs. 1 des Staatsvertrags.

Um bei Schadensersatzklagen wegen Arbeiten oder Anlagen, die auf Grund des Staatsvertrags vom 14. November 1908 ausgeführt worden sind, Zweifel über die Passivlegitimation zu vermeiden, haben sich die vertragschließenden Staaten über folgende Grundsätze verständigt:

Jeder der beiden Staaten wird sich in bezug auf Schäden, die innerhalb eines bestimmten Gebiets durch seine Arbeiten oder Anlagen entstanden sein sollen, auf die Klage derart einlassen, daß deren Abweisung wegen Mangels der Passivlegitimation ausgeschlossen ist. In diesem Sinne übernimmt Preußen die Vertretung von Schäden auf der linken Seite der Oberelbe, auf beiden Seiten der Süderelbe sowie des Köhlbrandes, soweit dieser auf preußischem Gebiete liegt, ferner auf beiden Seiten der Alten Süderelbe oberhalb einer vereinbarten Linie, welche bei Neuenfelde die Insel Krautsand auf der Nordwestseite berührt, Hamburg diejenige für Schäden auf beiden Seiten der Unterelbe und Norderelbe, auf der rechten Seite der Oberelbe und auf beiden Seiten des Köhlbrandes, soweit er auf hamburgischem Gebiete liegt, ferner auf beiden Seiten der Alten Süderelbe unterhalb der erwähnten Linie.

Eine Änderung der Schadenshaftung im Verhältnisse der beiden Staaten zu einander tritt infolge dieser Vereinbarung nicht ein; vielmehr erfolgt, wenn und soweit ein Staat, der zur Leistung von Schadensersatz verurteilt wird, sich im Verhältnisse zum andern Staate dazu nicht für verpflichtet hält, die Aus-

einanderſetzung mit dem anderen Staate erforderlichenfalls auf dem im § 41 des Staatsvertrags vorgeſehenen Wege.

Vorſtehendes gilt ſowohl für den Fall, daß der Erſatzberechtigte den ordentlichen Rechtsweg beſchreitet, als auch für den im § 19 des Staatsvertrags vorgeſehenen Fall der Anrufung eines Schiedsgerichts.

Berlin, den 8. Juni 1909.

Frhr. von Schoen. Klügmann.

(Nr. 11000.) Bekanntmachung über die Auswechſelung der Ratifikationsurkunden zu dem Staatsvertrage zwiſchen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbeſſerung des Fahrwaſſers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeſchiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg, vom 14. November 1908 in Verbindung mit dem dazu aufgenommenen Schlußprotokolle vom 14. November 1908 und dem unter dem 8. Juni 1909 abgeſchloſſenen Nachtrage zum Schlußprotokolle. Vom 14. Oktober 1909.

Der Staatsvertrag mit der Freien und Hanſeſtadt Hamburg, betreffend die Verbeſſerung des Fahrwaſſers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeſchiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg vom 14. November 1908 (Geſetzſamml. 1909 S. 752), nach deſſen Beſtimmungen die Landesgrenze gegen die Freie und Hanſeſtadt Hamburg im Landkreiſe Harburg durch das Geſetz vom 25. Auguſt 1909 (Geſetzſamml. S. 749) verlegt wird, iſt in Verbindung mit dem dazu gehörigen Schlußprotokolle vom 14. November 1908 und dem Nachtrage zu dieſem vom 8. Juni 1909 (Geſetzſamml. S. 775, 781) ratifiziert worden.

Die Auswechſelung der Ratifikationsurkunden hat heute in Berlin ſtattgefunden.

Berlin, den 14. Oktober 1909.

Der Miniſter der auswärtigen Angelegenheiten.

In Vertretung

Frhr. von Schoen.

Redigiert im Bureau des Staatsminiſteriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Beſtellungen auf einzelne Stücke der Preußiſchen Geſetzſammlung und auf die **Haupt-Sachregiſter** (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) ſind an die **Poſtanſtalten** zu richten.